

от основной трассы КВЖД на Ляодунский полуостров (позднее названной ЮМЖД) на тех же основаниях, что и КВЖД, был заключён 25 июня 1898 г. Определённые трудности вызвало лишь направление трассы в районе Мукдена. Богдыхан требовал, чтобы дорога прошла не ближе, чем в 15 вёрстах от старых императорских кладбищ, Об этом же настойчиво просил Ли Хунчжан, предупреждая, что если Россия не исполнит желания императора, «то все будущие несчастья династии будут приписаны нам»¹⁸⁰. После некоторых колебаний С.Ю. Витте согласился с требованием китайцев, но при условии, чтобы «никаких новых желаний нам не было предъявлено»¹⁸¹. Это условие включили отдельным пунктом в договор о ЮМЖД.

1.10. Финансово–экономические вопросы строительства КВЖД

Сооружение КВЖД и ЮМЖД, проходившее большей частью по малонаселённой местности да ещё и в чужой стране, требовало затрат значительно больших, чем основная трасса Сибирской дороги. Помимо решения тех же проблем, что и при строительстве Транссибирской магистрали (необходимость привозить рабочую силу, все материалы и т.п.), возникали и специфические, например организация охраны дороги. Договор о КВЖД не предусматривал создание особой охранной стражи, вопросы обеспечения безопасности Китай брал на себя. Но уже для сопровождения изыскательских партий потребовалось выделить 800 солдат¹⁸². В октябре 1898 г. Николай II разрешил довести численность охранной стражи КВЖД до 5 тыс. человек, к концу 1900 г. она составляла уже 11 тыс. военнослужащих и предполагалось её дальнейшее увеличение до 16 тыс. Эта настоящая армия была оснащена не только стрелковым оружием, но и десятками артиллерийских орудий, бронепоездами, канонерками¹⁸³. Помимо прочего, на её содержание шли значительные средства.

Строить дороги в Маньчжурии приходилось в основном русскими руками, так как китайские рабочие оказались пригодны лишь для самых простых работ. Среди десятков тысяч китайцев, нанятых при посредничестве местных властей, постоянно витало напряжение, распространялись самые фантастические слухи: что их отправят на каторжные работы в Россию, а тем, кто будет сопротивляться, – вырежут глаза, чтобы получить из них состав для изготовления фотографий¹⁸⁴. Русский Дальний Восток испытывал острый дефицит в рабо-

¹⁸⁰ Д.Д. Покотилов – Э.К. Циглеру 27 мая 1898 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1167. Л.28.

¹⁸¹ Резолюция С.Ю. Витте на письме П.М. Романова 8 мая 1898 г. // Там же. Л.49.

¹⁸² Нилус Е.Х. Указ. соч. С.38.

¹⁸³ РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1177. Л.10, 21–23, 37, 44 и др.

¹⁸⁴ Н.А. Шуйский – А.К. Базили 1 сентября 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1099. Л.133–136.

чей силе, поэтому значительное число строителей доставляли из европейской части империи и им приходилось очень много платить: на сооружении Южно-Маньчжурской железной дороги простые рабочие получали по 500–700 руб. в год (при средней заработной плате их коллег в России на рубеже XIX–XX вв. в 200 руб.), техники и десятники – 1,2–3 тыс. руб., начальники дистанции – 4–8 тыс. руб., начальник отделения – 30 тыс. руб., начальник КВЖД – 40 тыс. руб., главный инженер – 75 тыс. руб. (для сравнения: генеральный комиссар Маньчжурии, генерал-лейтенант имел оклад по должности в 18 тыс. руб.). Начальнику станции в России платили 35–40 руб. в месяц, тогда как на КВЖД он имел уже 100–125 руб., в три раза больше, – только этим и можно было привлечь кадры¹⁸⁵. Свою лепту внесли и китайские власти, рассматривавшие железную дорогу как источник доходов. А.И. Югович жаловался в Министерство финансов, что китайцы мешали собственным лесозаготовкам КВЖД, навязчиво предлагая приобретать шпалы у них по сказочной цене в 1–1,5 руб. за одну штуку, аналогичная история происходила с углём, за который хотели получить оплату в два раза выше рыночной¹⁸⁶.

В итоге стоимость одной версты КВЖД составила в среднем 158 тыс. руб., что было в 3 раза выше, чем на Сибирской дороге и в 1,5 раза – чем в Европейской части России, и это без учета всех «технических упрощений»¹⁸⁷. На КВЖД в ещё большей степени, чем на Сибирской дороге, расцвели расточительство, воровство, «левые грузы», весьма относительное соблюдение расписания¹⁸⁸. Техническое состояние только что построенной железной дороги первое время было таково, что даже самому министру финансов во время его поездки по Дальнему Востоку в 1902 г., когда он спешил на встречу с китайским губернатором Гириной провинции, подали поезд с опозданием на 8 часов¹⁸⁹.

В отличие от Сибирской железной дороги, сооружавшейся прямо на бюджетные средства, строительство КВЖД, осуществляемое формально частным акционерным обществом, финансировалось иным образом. Акционерный капитал общества составлял 5 млн. руб.: 1000 акций по 5 тыс. руб., принадлежавшие на 70% Государственному банку¹⁹⁰. За 1897–1903 гг. общество КВЖД произвело 21 выпуск облигаций на номинальную сумму

¹⁸⁵ Рупин С. В Маньчжурии. СПб., [1904]. С.161.

¹⁸⁶ Телеграммы А.И. Юговича П.М. Романову 11 и 13 октября 1897 г. // РГИА. Ф.632. Оп.1. Д.1. Л.85–89, 102–103.

¹⁸⁷ Фёдоров М.П. Экономическое положение Сибирской магистрали. СПб., 1912. С.18.

¹⁸⁸ Верещагин А. В Китае. Воспоминания и рассказы 1901–1902 гг. СПб., 1903; Харбинский С. Что такое Китайская Восточная железная дорога и куда идут её миллионы. СПб., 1908; Мартынов Е.И. Работа наших железнодорожных дельцов в Маньчжурии. М., 1914 и др.

¹⁸⁹ Корсаков В.В. В проснувшемся Китае. М., 1911. С.164–168.

¹⁹⁰ Романов Б.А. Указ. соч. С.119.

в 328 601 500 руб. (1897 г. – на 15 млн., 1898 г. – на 60 млн., 1899 – на 56,701 млн., 900 – на 89,4737 млн. и т.д.), из которых оно реально получило 316 540 617 руб. 90 коп.¹⁹¹ Однако вся операция на деле являлась фикцией, так как этот сложная процедура скрывала всё то же государственное финансирование строительства дороги. Порядок был таким: министр финансов испрашивал высочайшее согласие на очередной заём, он оформлялся как облигационный, с процентами и целиком приобретался Государственным банком. Само общество КВЖД реализовало через Русско-Китайский банк лишь первый облигационный заём 1897 г. на 15 млн. руб.¹⁹² Дело было не в нежелании пускать облигации КВЖД на рынок, а в том, что когда на её сооружение потребовались значительные ресурсы (так, в 1900 г. – 85 млн. руб.), то внешние займы для строительства получить не удалось, по признанию С.Ю. Витте, из-за крайне стеснённого состояния международных денежных рынков и отсутствия «сочувствия» проекту КВЖД. Выход министр финансов нашёл в использовании свободного остатка казначейства, составлявшего на 1 января 1900 г. около 245 млн. руб.¹⁹³

Другим видом ценных бумаг КВЖД являлись 4% временные свидетельства, выпущенные с разрешения Николая II на сумму в 70 млн. руб. Сберегательным кассам было «дозволено» (т.е. велено) приобретать эти свидетельства на условиях, определённых министром финансов¹⁹⁴. Появление временных свидетельств стало следствием ущерба, нанесённого боксёрским восстанием, и претензий России к Китаю на 70 млн. руб., которые Пекин обязался выплатить¹⁹⁵. Но так как денег из совершенно пустой китайской казны ждать быстро не приходилось, то С.Ю. Витте фактически переоформил сумму ущерба КВЖД во внутренний заём.

На 1 января 1904 г. общество КВЖД получило кредиты на 400 590 462 руб., из которых 382 515 617 руб. уже были фактически предоставлены, а оставшиеся 18 074 845 руб. разрешены высочайшим повелением 17 декабря 1903 г.¹⁹⁶ На 1904 г. дорога просила ещё 50 млн. руб., и несмотря на стремление министра финансов В.Н. Коковцова и наместника Дальнего Востока Е.И. Алексеева сократить размер кредита, Николай II 19 марта 1904 г. утвердил запрашиваемую сумму¹⁹⁷.

¹⁹¹ Романов П.М. Памятная записка «О кредитах, потребных обществу КВЖД в 1904 г.» // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1199. Л.20–30; протокол заседания правления Общества КВЖД №1430 8 февраля 1901 г. // Там же. Д.1197. Л.128.

¹⁹² Протокол заседания правления Общества КВЖД №42 5 сентября 1902 г. // Там же. Л.259 об.

¹⁹³ Записка С.Ю. Витте в Комитет Сибирской железной дороги. Ноябрь 1899 г. // Там же. Л.13–15.

¹⁹⁴ С.Ю. Витте – в правление Общества КВЖД 11 февраля 1902 г. // Там же. Л.193.

¹⁹⁵ Подробнее см. главу 8 «Россия и Китай в 1900–1903 гг.: конец экономической экспансии».

¹⁹⁶ Е.И. Алексеев – В.Н. Коковцову 25 марта 1904 г. // Там же. Д.1199. Л.121–123.

¹⁹⁷ Там же. Л.86.

Точный размер всех затрат на КВЖД определить трудно, так как имеющиеся расчёты выполнены по различным методикам. Первоначальная смета КВЖД вместе с г. Дальним была определена в мае 1899 г. в 228,74 млн. руб., а с учётом процентов по займам – в 236,51 млн. руб.¹⁹⁸ Отдельно смету г. Дальнего утвердили позже, летом 1902 г., в размере 18,85 млн. руб. (12,2 млн. – на порт, 6,65 млн. – на город). Однако Министерство финансов тут же увеличило её на 3,8 млн. руб., итого планируемые затраты составили 22,7 млн. руб. (14 млн. – порт, 8,7 млн. – город)¹⁹⁹. Расходы на железные дороги также быстро превзошли первоначальные намётки примерно в 2 раза. Главными причинами были широкомасштабное воровство и фантастические аппетиты подрядчиков.

Один из них, И.В. Кулаев, позднее вспоминал, что ему приходилось отчислять с каждого вынуженного кубометра земли 50 коп. в пользу руководства строительства магистрали. Он жаловался на неприкрытое вымогательство главному инженеру КВЖД А.И. Юговичу, тот громко возмущался, но всё осталось по-прежнему. Показательно, что на Сибирской железной дороге (которая сооружалась как казённое предприятие) официальные лица берегли каждую бюджетную копейку, вдобавок за ними внимательно и жёстко присматривал государственный контроль²⁰⁰.

С конца 1900 г. С.Ю. Витте начал сильно тревожиться по поводу огромных безотчётных расходов общества КВЖД. Он слал руководству дороги возмущённые телеграммы: «Несмотря на настоятельные требования, строительное управление до сих пор не сообщает, на что израсходованы переведенные в его распоряжение в текущем году сорок девять миллионов [руб.], а также на что испрашивается названным управлением на будущий год громадная сумма в шестьдесят два миллиона [руб.]. В январе я должен представить доклад Сибирскому комитету относи-

¹⁹⁸ Справка, представленная правлением КВЖД С.Ю. Витте 19 октября 1899 г. // Там же. Д.1197. Л.1–2. Согласно высочайшего повеления, с 17 декабря 1901 г. суммы погашений по облигациям и проценты не проводились по сметам, а зачислялись за обществом КВЖД как облигационный долг под 6% годовых. С 1 января 1902 г. общество обслуживало лишь первый заём 1897 г. Царское разрешение явилось значительным облегчением для КВЖД, так как дорога уже в 1903 г. должна была выплатить в качестве процентов и погашения 11 691 629 руб. 24 коп. (Справка о долгах КВЖД на 1903 г. // Там же. Л.268–269). С.Ю. Витте намеревался растянуть расчёт по долгам на максимально возможный срок, вплоть до 1980 г. Однако с началом сначала частичной, а с 1 июля 1903 г. и всей эксплуатации КВЖД она начала приносить доход, часть которого направлялась на погашение облигационной задолженности (к 1903 г. – 1 031 584 руб. 68 коп.).

¹⁹⁹ «О перерасходе по сооружению коммерческого порта и города Дальнего» 4 декабря 1903 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1088. Л.4–12. Согласно официальным данным, общая сумма затрат на порт и город составила 21,8 млн. руб. (Отчёт по сооружению порта и города Дальнего 1898–1904. СПб., 1905. №2, 3).

²⁰⁰ Кулаев И.В. Под счастливой звездой (воспоминания). Тяньцзинь, 1938. С.71, 79–80.

тельно расходов Китайской Восточной железной дороги и отсутствие требуемых данных ставит меня в столь неловкое положение, в котором я до сих пор никогда ещё не находился. Для меня совершенно непонятно, как Вы [С.И. Кербедз – И.Л.] и инженер Югович не сознаёте всей важности этого вопроса. Я не требую от Вас документального отчёта, но мне необходимо по крайней мере знать для объяснения Комитету хотя бы приблизительно в круглых цифрах, на что же истрачена столь значительная сумма, несмотря на то, что работы на многих участках были на продолжительное время приостановлены, а равно на какие именно расходы испрашиваются в будущем году шестьдесят два миллиона. Телеграфируйте немедленно означенные данные, не стесняясь числом»²⁰¹. А.И. Югович сумел отчитаться перед С.Ю. Витте лишь за расход 16,5 млн. руб., на 32,5 млн. руб. он не смог представить никаких оправдательных документов. Впрочем, министр финансов оказался не очень удивлён и меланхолически заметил: «Это убеждает меня, что дело счетоводства на линии находится в полном расстройстве»²⁰². Также С.Ю. Витте возмутил факт того, что в августе 1901 г. общество запросило на 1902 г. 60 млн. руб., в октябре – уже 75 млн. руб. Министр финансов решил подвести черту: «применявшаяся до сих пор <...> система отпуска денег столько, сколько спрашивалось, без точных, обстоятельных расчётов и соображений об экономии далее продолжаться не может» и потребовал соблюдать умеренность и точно исчислять нужды²⁰³. Надо сказать, что некоторый результат требовательность министра финансов возымела: кредит на 1902 г. был определён в 65 379 128 руб.²⁰⁴

С.И. Кербедз же сообщил С.Ю. Витте, что испрашиваемый А.И. Юговичем на 1901 г. кредит в 62 млн. руб. «крайне преувеличен» и попросил, чтобы его держали в курсе всех распоряжений и дел. С.И. Кербедз предлагал не расплываться, а сосредоточиться на первоочередных работах, на что, по его расчётам, в 1902 г. требовалось всего 38 млн. руб.²⁰⁵

Общий перерасход к 1904 г. исчислялся уже в 35,789 млн. руб.²⁰⁶ Комитет Сибирской железной дороги, рассмотрев эту проблему, решил передать её на усмотрение наместнику Е.И. Алексееву – стороннику жёсткой экономии во всём, что касалось КВЖД²⁰⁷.

²⁰¹ С.Ю. Витте – С.И. Кербедзу и А.И. Юговичу 23 декабря 1900 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1197. Л.46.

²⁰² С.Ю. Витте – А.И. Юговичу 7 января 1901 г. // Там же. Л.71.

²⁰³ С.Ю. Витте – П.М. Романову 13 ноября 1901 г. // Там же. Л.161.

²⁰⁴ Там же. Л.178.

²⁰⁵ С.И. Кербедз – С.Ю. Витте 2 января 1901 г. // Там же. Л.67–69.

²⁰⁶ «О кредитах, потребных обществу КВЖД в 1904 г.» 7 декабря 1903 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1088. Л.38–48. В следующей записке, написанной явно под впечатлением обнаружившейся цифры, общий перерасход был определён всего в 19,96 млн. руб. («О перерасходах по сооружению КВЖД» 8 декабря 1903 г. // Там же. Л.86–99).

²⁰⁷ Там же. Л.133–139.

Дальнейшие (после пуска в эксплуатацию) предполагаемые расходы на КВЖД можно подразделить на три группы:

1) эксплуатационные расходы. Доходы дороги хронически не покрывали траты на её содержание. На 1904 г. дефицит планировался в 12,8 млн. руб.²⁰⁸ Превышение эксплуатационных доходов над расходами было достигнуто лишь в 1910 г., сначала небольшое, а с 1912 г. – в 4–6 млн. руб. ежегодно²⁰⁹. Однако практически все они шли на погашение облигационного долга. Первая большая прибыль была получена дорогой только в 1915–1917 гг. (66,15 млн. руб.), но здесь надо учитывать значительную инфляцию. В.Н. Евстигнеев, сделавший эти расчёты, полагал, что в действительности прибыли вообще не было из-за падения курса рубля²¹⁰. Справедливости ради замечу, что за 1915–1917 гг. и товаропоток, и перевозка пассажиров выросли по сравнению с предшествующими годами почти в 2 раза.

2) недоделки. В феврале 1903 г. специальная комиссия определила их в 47 307 455 руб.²¹¹ В.Н. Евстигнеев насчитал их на 57 569 255 руб.²¹² Разница, по-видимому, появилась из-за разных методик подсчёта. В частности, В.Н. Евстигнеев включил в недоделки сооружение веток к фушуньским угольным копиям, к порту Инкоу, строительство железнодорожных мастерских в Харбине и т.п.

3) перерасход – т.е. превышение уже утверждённых смет. Общество КВЖД старалось максимально скрывать и занижать реальные траты. Дело в том, что превышение смет всегда вызывало серьёзное недовольство С.Ю. Витте. Финансовые возможности государства в первые годы XX века были существенно ограничены мировым экономическим кризисом, кроме того, министр надеялся на получение доходов от эксплуатации железной дороги от перевозки грузов, от продажи участков земли в Дальнем и т.п., однако все его надежды не оправдались. Возможным выход из проблемы предложило само правление КВЖД: сразу увеличивать все планируемые расходы на 20–25%²¹³. Эта инициатива позволяет приблизительно оценить перерасход в целом. Если всё сооружение дороги к 1904 г. обошлось не менее чем в 400 млн. руб., то перерасход составил, очевидно, около 80 млн. руб.

²⁰⁸ Романов П.М. О кредитах, потребных обществу КВЖД в 1904 г. // Там же. Д.1199. Л.29.

²⁰⁹ Шмуккер М.М. Указ. соч. С.140–148.

²¹⁰ Евстигнеев В.Н. Краткий исторический обзор КВЖД. Машинопись. М., 1947. // РГИА. Ф.323. Оп.11. Д.1.

²¹¹ Там же. Оп.1. Д.1096. Л.123.

²¹² Евстигнеев В.Н. Указ. соч. Л.54–55.

²¹³ Черновой протокол заседания правления КВЖД №35/94. Декабрь 1902 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1313. Л.42 об. В другом документе – записке С.Ю. Витте «По поводу расценочной ведомости на сооружение КВЖД» 25 мая 1902 г. констатировалось, что реальные расходы превосходили первоначальную смету на 30% (Там же. Д.1085. Л.19).

Точно стоимость сооружения КВЖД до сих пор не определена. По официальным данным к 1 января 1904 г., когда магистраль уже начали эксплуатировать, на неё затратили 374 955 597 руб. 82 коп.²¹⁴ Но эти подсчёты были явно занижены, так как не учитывали расходов на Порт-Артур, Дальний и некоторых других. Так, на 1904 г. правление общества КВЖД запросило 50-миллионный кредит на строительство г. Дальнего²¹⁵. Действительные же затраты на все предприятие в целом до русско-японской войны можно приблизительно оценить в сумму порядка 450 млн. руб.

В дальнейшем вложения в КВЖД почти удвоили её стоимость. Только усиление магистрали для нужд армии в 1904–1906 гг. потребовало 98 451 тыс. руб.²¹⁶ По официальным данным, на 1 января 1912 г. расходы составили 831 108 430 руб. 22 коп. Причём 134 988 602 руб. 70 коп. из них пришлось на эксплуатационный дефицит за 1903–1911 гг. И это несмотря на то, что тарифы на КВЖД были в среднем в 2–3 раза выше, чем на других железных дорогах России²¹⁷.

Большой интерес представляет вопрос, насколько эффективно осуществлялись эти вложения или, иначе говоря, какую часть средств просто расхитили. Разумеется, точно украденного не сосчитать, но оценить масштабы воровства возможно по некоторым косвенным данным. В 1900–1901 гг., после того как боксёры разрушили, согласно российской оценке, порядка 1000 вёрст строящейся магистрали, а переговоры о сепаратном соглашении с Пекином зашли в тупик, в Министерстве финансов было принято решение взыскать ущерб от восстания деньгами по максимуму. Для этого провели две калькуляции. Одна из них представляла собой точный перечень разрушенного и его стоимость. Получилось примерно 21 млн. руб.²¹⁸ Но это не удовлетворило С.Ю. Витте и

²¹⁴ Китайская Восточная железная дорога. Исторический очерк. Т.1. СПб., 1914. С.120, 146. В «Отчёте по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию). 1897–1903 гг.» (СПб., 1905. С.10) значится несколько иная сумма – 374 955 598 руб. 12 коп. Однако в сводной росписи значится и другой итог – 376 128 116 руб. (№20. С.25). Объяснению таким разночтениям у меня нет. И в том, и в другом случае учитывались далеко не все расходы: так, не включены были затраты на порт Дальний, на отчуждение земель у собственников-китайцев и т.п.

²¹⁵ Протокол заседания правления общества КВЖД 17 сентября 1903 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1179. Л.65–69, 85.

²¹⁶ Маньчжурец. Русская казна на китайской дороге. СПб., 1910. С.5.

²¹⁷ Мартынов Е.И. Работа наших железнодорожных дельцов в Маньчжурии. М., 1914. С.13–14.

²¹⁸ Телеграмма А.И. Юговича 14 января 1901 г. с пометами С.Ю. Витте // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1237. Л.66–70. А.И. Югович исчислил сумму ущерба в 35,19 млн. руб., исходя из того, что разрушено оказалось примерно 1000 вёрст магистрали и включил в неё ряд дополнительных статей, самыми крупными были затраты на охрану (13,2 млн. руб.)

была составлена другая смета – исходя из затраченных средств на строительство дороги и из общего представления, что 2/3 всей трассы погребло целиком. По ней насчитали уже 75 млн. руб. Если сделать поправку на то, что в ведомстве увеличили «длину разрушения» примерно в два раза, то получается, что реальные расходы (это при высоких зарплатах и т.п.) завышались примерно в полтора–два раза. Разумеется, это очень грубая прикидка. Но масштаб хищений всё равно впечатляет.

Отдельной и значительной статьёй расходов, не учтённой вначале, стали затраты по освоению полосы отчуждения КВЖД. Эта полоса составляла от 40 до 50 сажен вдоль пути, для станций – участки от 50 до 200 десятин²¹⁹. Там, где эта территория находилась в государственной собственности, Китай предоставлял её безвозмездно. Там, где хозяевами земли были частные владельцы, китайские власти обязались содействовать приобретению её дорогой, разумеется, за счёт общества. Вопреки ожиданиям, оказалось, что большая часть отчуждаемых участков принадлежала как раз частным владельцам. Справедливости ради, надо сказать, что администрация дороги платила хозяевам высокую цену за приобретаемые участки. Цена этих земель сильно колебалась. Так, если за территории близ Мукдена, где находились захоронения (не императорские!), пришлось выдать компенсацию в 150 тыс. руб., то монголы, наоборот, боясь китайской колонизации, уступали свои земли русским по дешёвке²²⁰.

На рубеже XIX–XX вв. у русских властей возникла тревога в связи с активно начавшейся китайской колонизацией Маньчжурии. 4 ноября 1900 г. С.Ю. Витте распорядился расширить полосу отчуждения до 5 вёрст в обе стороны от железнодорожного полотна «с целью заселения её русским элементом»²²¹. Реализация этой цели по самым скромным подсчётам требовала не менее 275 млн. руб.²²² и решения массы вопросов (нужны были землемеры,

и на ликвидацию эпидемии чумы (850 тыс. руб.). За их вычетом остаётся примерно 21 млн. руб. Конечно, надо иметь в виду, что сумма эта была не окончательная, так как трасса ещё не была завершена и передана в эксплуатацию.

²¹⁹ Китайская Восточная железная дорога. Исторический очерк. Т.1. СПб., 1914. С.69. После поездки С.Ю. Витте на Дальний Восток в 1902 г. было принято решение расширить размеры участков, отчуждаемых для станций, до 600–3000 десятин (Нилус Е.Х. Указ. соч. С.411–418).

²²⁰ Нилус Е.Х. Указ. соч. С.411–418.

²²¹ С.Ю. Витте – П.М. Романову 4 ноября 1900 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1518. Л.10. Военные (Н.И. Гродеков, А.Н. Куропаткин) хотели увеличить полосу до 25 вёрст, не обращая внимания на трудности и огромные затраты на эту операцию (Н.И. Гродеков – А.Н. Куропаткину 28 ноября 1902 г. // Там же. Л.43).

²²² С.И. Керbedз и А.И. Югович – в Министерство финансов 25 ноября 1900 г. // Там же. Л.22.

требовалось создать органы управления новыми поселениями, защитить поселян и т.д.). Процесс отчуждения был завершён лишь в 1912 г., дорога получила в своё распоряжение 105 570 десятин. Из них под пашню, сенокосы и выгоны использовались лишь 12 000 десятин²²³. Вряд ли этого было достаточно для направления туда массовой миграции. Кроме того, активизация русской колонизации, пусть и в полосе КВЖД, значительно осложняла отношения с китайскими властями, которые с 1898 г. регулярно жаловались в Пекин на чрезмерность отчуждённых обществом земель²²⁴.

Специальное совещание, созданное для обсуждения проблемы заселения полосы КВЖД, констатировало, что для решения задачи потребуется 590 млн. руб.²²⁵ Удивлённый столь значительной суммой, С.Ю. Витте созвал ещё одно совещание, которое также отметило огромные трудности для русского переселения и заключило, что создание цепи русских поселений вдоль КВЖД «является совершенно невозможным»²²⁶. В итоге министру финансов пришлось отказаться от всех планов, констатировав в январе 1902 г.: «Таким образом, дело должно остаться в прежнем виде»²²⁷. Однако, отказавшись от мысли расширить полосу отчуждения, Министерство финансов продолжило деятельность по организации русских поселений вдоль трассы КВЖД, но в более скромных размерах. В год на эту цель тратилось порядка 5 млн. руб.²²⁸ Для удешевления российские власти вознамерились посадить на землю военнослужащих. Было решено создать специальные поселения – слободки (для состоящих на действительной воинской службе) и поселки (для запасных). Каждая семья наделялась участком приусадебной земли (50 кв. саженей в слободках и до 600 кв. саженей в поселках) и до 15 десятин пахотных наделов на условиях наследуемого пользования без права продажи и залога. В слободках также возводились на казённый счет жилые помещения площадью 4 квадратных сажени, а для будущих обитателей поселков для самостоятельного строительства дома выдавалась сумма от 300 до 450 руб. (в зависимости от места)²²⁹. Предполагалось ежегодно ассигновать на это 200 тыс. руб. Однако значительного распространения практика создания солдатских посёлков не получила.

²²³ Нилус Е.Х. Указ. соч. С.416.

²²⁴ Д.М. Позднеев – в Министерство финансов 20 ноября 1898 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1518. Л.7.

²²⁵ Журнал совещания по вопросу об уширении полосы отчуждения под КВЖД 20 ноября 1900 г. // Там же. Л.29–31.

²²⁶ Журнал дополнительного совещания по вопросу об уширении полосы отчуждения КВЖД 1 декабря 1900 г. // Там же. Л.41–42.

²²⁷ Там же. Л.49.

²²⁸ На 1903 г. – 4 484 тыс. руб. (Там же. Д.1519. Л.170).

²²⁹ Положение о солдатских поселках и слободках нижних чинов <...> на участках, принадлежащих обществу КВЖД в Маньчжурии [лето 1903 г.] // РГА ВМФ. Ф.469. Оп.1. Д.195. Л.7–9.

Летом 1902 г. вопрос о заселении полосы КВЖД был поднят вновь в связи со слухами о намерении Китая самому занять 15-вёрстную полосу магистрали (они оказались сильно преувеличенными) для противодействия намерениям Пекина. Именно в таком контексте его поставили военные (Н.И. Гродеков), их поддержал В.К. Плеве, предложив использовать для русской колонизации казаков. Министр финансов осторожно высказался «за». В ходе обсуждения прозвучало интересное заключение, которое не было оспорено. То есть, без русского населения КВЖД вообще не могла функционировать (это и рабочие руки, и охрана)²³⁰. Это не только делало проблему русского заселения полосы актуальной, но и ставило вопрос о судьбе всей политики С.Ю. Витте на Дальнем Востоке. Ведь до того он по крайней мере официально пытался опираться в основном на экономические рычаги. Получалось, что их оказалось совершенно недостаточно.

Осенью 1902 г. было создано очередное совещание по заселению русскими полосы КВЖД. Власть констатировала, что единственное, что она может сделать – это способствовать выкупу участков земли у китайцев, на что предполагалось выделять ежегодно по несколько миллионов рублей. Так, на приобретение 142,5 тысяч десятин требовалось 3,67 млн. руб., вместе с сопутствующими расходами сумма выросла до 4,484 млн. руб.²³¹ Надежды на быструю колонизацию были окончательно оставлены, совещание пришло к заключению, что необходимо способствовать неспешному переселению русских, заботясь об обеспечении их безопасности и не мечтать о сплошном заселении полосы КВЖД даже в отдалённом будущем²³². 23 мая 1903 г. Николай II утвердил правила водворения русских переселенцев на участках КВЖД. Для их размещения предполагалось выделить 150 тыс. десятин. Ставка делалась на приезд лиц торгово-промышленного класса. Земля им предоставлялась на основе подворного владения, то есть, общинная организация российской деревни напрочь отвергалась. Для привлечения желающих власть снимала в полосе все вероисповедальные ограничения, существовавшие в империи. В этом отношении Э.Э. Ухтомский большую надежду возлагал на переселение в Маньчжурию духоборов, эти планы князя поддерживал Л.Н. Толстой²³³. Однако идея натолкнулась на непреодолимое сопротивление М.Н. Муравьёва, в результате духо-

²³⁰ Доклад подполковника Богданова о возможности заселения полосы отчуждения КВЖД русскими 4 июля 1902 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1518. Л.139–175.

²³¹ Там же. Д.1519. Л.169–170.

²³² Журнал совещания по вопросу заселения русским элементом прилегающей к КВЖД территории 17 октября 1902 г. // Там же. Л.23–41.

²³³ Л.Н. Толстой – Э.Э. Ухтомскому 29 марта 1898 г. // Толстой Л.Н. Полное собрание сочинений. Т.71. М., 1954. С.343–344.

ры частично переселились на Кавказ, а частично эмигрировали в Канаду. Дальнейшие планы переселения прервала русско-японская война.

Местное население смотрело на появление русских неоднозначно: если к строительству КВЖД китайцы относились хорошо, выражая полную предупредительность и «готовность к услугам», что выражалось в отсутствии «каких-либо инцидентов»²³⁴, то на сооружение Южно-Маньчжурской железной дороги взгляд оказался совсем иным. «Насколько народ считает законным и справедливым постройку нами магистрали, настолько же считает несправедливым постройку южной ветви и согласно общего мнения как китайцев, так и старожилов–русских, будет всегда препятствовать эксплуатации».

Причина такого нерасположения заключалась в том, что грядущее сооружение дороги лишило бы «целый класс» населения «значительных заработков от извозного промысла и содержания постоянных дворов»²³⁵. Показательна та ненависть, с которой хунхузы и местные жители в Южной Маньчжурии обрушились на железную дорогу во время боксёрского восстания 1900 г. Картина разрушения «превысила худшие ожидания». Был разобран и целиком вывезен рельсовый путь, даже само полотно дороги оказалось «почти сплошь разрыто до основания». «Погибли все стрелки водоснабжения и прочие принадлежности станции, деревянные мосты все погибли до основания, выкопаны даже сваи, где этому не мешала вода», были растащены все склады, всё имущество депо²³⁶. Таким образом пострадало более 900 вёрст магистрали²³⁷. Боксёрское восстание ясно показало настроение местного населения, которое видело в железной дороге ненавистного врага, страстно желая стереть его с лица земли. Это ставило под сомнение возможность успешно эксплуатировать дорогу в Южной Маньчжурии²³⁸. Впрочем, уже осенью 1900 г. строительные работы возобновились с прежней скоростью, в среднем 2,5 версты в день, а китайцы частично вернули расхищенное ими имущество²³⁹.

²³⁴ Записка инженера Г.Е. Гиришмана о китайских беспорядках, причинах их и последовавших событиях, б/д // РГИА. Ф.560. Оп.43. Д.57. Л.68.

²³⁵ Н.И. Гродеков – А.Н. Куропаткину 26 декабря 1900 г. // Там же. Л.25–26.

²³⁶ П.М. Романов – С.Ю. Витте 7 ноября 1900 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.426. Л.93–97.

²³⁷ Точную протяжённость уничтоженной трассы установить не представляется возможным. Так, весьма осведомлённый автор Е.Х. Нилус в одном месте своей книги указывает 550 вёрст, а в другом – уже 900 (Нилус Е.Х. указ. соч. С.121, 232). Понятно, что российские власти стремились зависить эту цифру.

²³⁸ Один из первых историков КВЖД Е.Х. Нилус стремился подчеркнуть, что боксёрское восстание было направлено не специально против русских, а против иностранцев вообще, но сделал это неубедительно: иностранцами в Маньчжурии являлись в подавляющем большинстве именно россияне (Нилус Е.Х. Указ. соч. С.182, 199 и др.).

²³⁹ Г.Е. Гиришман – С.Ю. Витте 15 октября 1900 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1222. Л.54.